KLIPPING BERITA MEDIA MASSA

Sabtu-Senin, 6-8 Oktober 2018

BADAN PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR WILAYAH
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM
DAN PERUMAHAN RAKYAT

KATA PENGANTAR

Klipping Media Massa adalah kumpulan guntingan berita yang kami sajikan secara rutin. Guntingan berita ini kami seleksi dari berita yang muncul di media cetak. Adapun tema berita yang kami pilih adalah berita yang berkaitan dengan organisasi dan substansi Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah dan yang berkaitan dengannya.

Kami berharap klipping ini bermanfaat untuk monitoring media BPIW.

Hormat kami

Tim penyusun

DAFTAR ISI

No	Media	Tanggal	News Title	Resume
1	Kompas (halaman 2)	Sabtu, 6 Oktober 2018	Palu Tumbuh Ingkari Daya Dukungnya	Kerentanan Kota Palu terhadap gempa, tsunami dan likuefaksi telah lama diketahui pemerintah.
2	Kompas (halaman 2)	Sabtu, 6 Oktober 2018	Pemulangan Pengungsi Jadi Prioritas	Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan dan instansi terkait focus mengurus kepulangan pengungsi korban gempa dan tsunami Palu.
3	Kompas (halaman 26)	Sabtu, 6 Oktober 2018	Kota Pintar Ideal Digarap di Regional	Pengembangan kota pintar idealnya dilakukan dengan pendekatan regional dalam wilayah Jabodetabek.
4	Koran Tempo akhir pekan (halaman 4)	Sabtu-minggu, 6-7 Oktober 2018	DKI Pastikan Proyek Jalan Tol Dalam Kota Berlanjut	Pemerintah DKI Jakarta memastikan akan melanjutkan proyek enam ruas jalan tol dalam kota.
5	Koran Tempo akhir pekan (halaman 4)	Sabtu-minggu, 6-7 Oktober 2018	Paket Pertama Enam Ruas Jalan Tol Rampung Tahun Depan	Direktur Utama PT Jakarta Tollroad Development Frans S. Sumito mengatakan paket pertama pembangunan enam ruas jalan tol dalam kota bakal rampung pertengahan tahun depan.
6	Bisnis Indonesia (halaman 7)	Senin, 8 Oktober 2018	Konstruksi 2 Ruas Terancam Mundur	Belum adanya kejelasan pembayaran sebagian dana talangan dua ruas tol yang pembebasan tanahnya dimulai sebelum masuk dalam daftar proyek strategis nasional berpotensi mengganggu target penyelesaian konstruksi akhir tahun ini.
7	Bisnis Indonesia (halaman 7)	Senin, 8 Oktober 2018	Berita Foto	Pengendara melintas diatas Waduk Bening yang mengering di Kabupaten Madiun, Jawa Timur.
8	Bisnis Indonesia (halaman 1)	Sabtu, 6 Oktober 2018	Proyek Rp 522 Triliun, Siapa mau?	Pemerintah bakal menawarkan sejumlah proyek dengan skema pembiayaan Investasi Non-Anggaran Pemerintah (PINA) US$ 34,8 miliar, setara dengan RP 522 triliun, kepada investor asing dalam gelaran IMF-World Bank Group Annual Meeting di Bali.
9	Bisnis Indonesia (halaman 9)	Sabtu, 6 Oktober 2018	LMAN Siap Bayar Rp40,24 Triliun	Lembaga Manajemen Aset Negara (LMAN) siap membayar dana talangan yang dikeluarkan oleh 31 badan usaha jalan tol (BUJT) untuk pengadaan lahan senilai RP 40,24 triliun.
10	Koran Tempo (halaman 17)	Senin, 8 Oktober 2018	Target 20 Juta Wisatawan Asing Bukan Wacana	Pekan ini wilayah Nusa Dua, Bali bakal jadi sorotan dunia. Lebih daru 32 ribu tamu dari dalam dan luar negeri akan mengikuti pertemuan tahunan.
11	Koran Tempo (halaman 18)	Senin, 8 Oktober 2018	ITDC Bidik Kawasan Pariwisata di Luar Bali-Lombok	Lima buah tenda berukuran sedang terpasang di depan Pantao Senek Kuta, Lombok Tengah, Nusa Tenggara Barat.
12	Koran Tempo (halaman 18)	Senin, 8 Oktober 2018	Lama Membangun Mandalika	Kawasan Ekonomi Khusus Mandalika merupakan salah proyek pariwisata yang masuk dalam proyek strategis nasional.
13	Media Indonesia (halaman 5)	Minggu, 7 Oktober 2018	Hulu ke Hilir Hadapi Bencana	Perlu peran semua pihak baik pemerintah, masyarakat, maupun iptek dalam menghadapi bencana sehingga semua bisa tersinergi dengan baik.
14	Media Indonesia (halaman 8)	Senin, 8 Oktober 2018	Sampai Kapan Kita Harus Belajar Mitigasi Bencana	Belum kering air mata kita bersimpati kepada saudara-saudara kita di Lombok dan Sumbawa yang terkena bencana gempa bumi pada Juli-Agustus 2018.

Judul	**Palu Tumbuh Ingkari Daya Dukungnya**	Tanggal	Sabtu, 6 Oktober 2018
Media	Kompas (halaman 2)		
Resume	Kerentanan Kota Palu terhadap gempa, tsunami dan likuefaksi telah lama diketahui pemerintah.		

Palu Tumbuh Ingkari Daya Dukungnya

Kerentanan Kota Palu terhadap gempa, tsunami, dan likuefaksi telah lama diketahui pemerintah. Namun, kota ini dibiarkan tumbuh tanpa kendali dengan mayoritas penduduk tak mengenal riwayat bencana di kotanya.

Kerentanan Kota Palu terhadap gempa bumi dan tsunami berulang kali disampaikan JA Katili, lulusan pertama doktor bidang geologi dari Institut Teknologi Bandung dan juga di Indonesia sejak 1970-an. Katili pula yang menamai sesar ini sebagai Palu Koro karena membelah dari Teluk Palu di sebelah utara hingga ke Koro di sekitar Teluk Tondano sepanjang sekitar 1.000 kilometer.

Ketika menjabat Direktur Jenderal Pertambangan Umum pada 1973-1984, Katili merintis pembentukan Badan Kerja Nasional Gempa Bumi. Alasan dia saat itu, banyak daerah di Indonesia rentan gempa bumi dan tsunami, tetapi studi tentangnya terbatas. Salah satu sumber gempa yang dikhawatirkan Katili adalah Kota Palu (*Kompas*, 20 Juli 1976).

Dalam buku biografinya, *Harta Bumi Indonesia* (2007), Katili menyebutkan, "Ada benarnya jika rakyat yang tinggal di Kota Palu takut ancaman tsunami. Sebab, kota itu berada di ujung patahan dan terletak di suatu cekungan tarikan pula."

Katili mempertanyakan kenapa pemerintah waktu itu memilih Palu sebagai ibu kota Provinsi Sulawesi Tengah pada tahun 1964. Namun, pengetahuannya tentang kerentanan bencana di Kota Palu tak bisa menghentikan keputusan pemerintah pusat untuk menjadikan Kota Palu sebagai kota administratif sejak 1978.

Albertus Christiaan Kruyt dan Nicoalus Andirani dalam bukunya (1912) menulis, Palu ialah "Kota Baru" yang terletak di muara sungai. Sekalipun Kerajaan Palu disebut telah ada sejak 1796, hingga era kolonial, Kota Palu belum berkembang. Belanda memilih menjadikan Donggala sebagai pusat Afdeling Sulawesi Tengah.

"Awalnya, orang-orang Kaili yang merupakan penduduk awal di kawasan ini memilih tinggal di dataran tinggi di sekitar lembah Palu," kata arkeolog yang juga Wakil Kepala Museum Daerah Sulawesi Tengah Iksam.

Salah satu alasan penduduk lokal itu memilih tinggal di dataran tinggi kemungkinan adalah perulangan tsunami pada masa lalu. Hal itu melahirkan istilah *bombatalu* atau pukulan tiga gelombang laut yang menghancurkan.

Tingginya frekuensi tsunami itu dikuatkan kajian dari Gegar Prasetya (2001) yang mencatat, Selat Makassar, termasuk Teluk Palu, telah dilanda tsunami hingga 18 kali sejak 1800-an. Itu merupakan kejadian paling banyak di Indonesia.

Dibandingkan dengan kejadian sebelumnya, tinggi gelombang tsunami yang melanda Kota Palu kali ini relatif lebih kecil. Contohnya, pada 1927, gempa berkekuatan M 6,3 memicu tsunami hingga 15 meter di Teluk Palu. Pada tahun 1968, gempa M 7,4 memicu tsunami di Teluk Palu hingga 10 meter.

Meski tsunaminya lebih tinggi, korban saat itu lebih kecil, yaitu 12 orang tewas pada 1927 dan 200 orang tewas pada 1968. Bandingkan dengan bencana kali ini, yang menurut data Badan Nasional Penanggulangan Bencana (BNPB) pada Jumat (5/10/2018) telah mencapai 1.558 jiwa. Lonjakan jumlah korban jiwa itu disebabkan bertambahnya kepadatan penduduk Kota Palu, terutama yang menghuni daerah-daerah rentan likuefaksi atau berubahnya tanah menjadi lumpur akibat gempa.

Menurut Iksam, daerah-daerah yang kini mengalami likuefaksi rata-rata baru dihuni setelah 1970-an. Orang Kaili telah mengetahui likuefaksi ini, yang dalam bahasa lokal disebut *nalodo* atau tersedot dalam lumpur.

Pertambahan penduduk yang pesat di Kota Palu membuat kawasan yang secara tradisional dihindari kemudian dijadikan perumahan. Apalagi Palu juga menjadi magnet yang menyedot penduduk dari sejumlah daerah lain yang tak memiliki memori adanya bencana di kota ini.

Risiko vs pertumbuhan

Dari aspek gempa bumi dan tsunami, kerentanan Kota Palu juga sudah tercantum dalam *Peta Sumber dan Bahaya Gempa Indonesia* yang disusun Pusat Studi Gempa Nasional (Pusgen). Peta itu kemudian diluncurkan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat pada September 2017.

Kerentanan likuefaksi Palu sebenarnya juga sudah dipetakan. Laporan penelitian potensi likuefaksi Palu oleh Risna Widyaningrum dari Badan Geologi, Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (KESDM), pada 2012 menyimpulkan, mayoritas wilayah kota itu memiliki potensi likuefaksi amat tinggi karena lemahnya daya dukung tanahnya, selain dekat jalur patahan.

Di antara daerah sangat rentan likuefaksi, area yang telah diidentifikasi antara lain Petobo. Seperti diketahui, Petobo termasuk paling parah mengalami likuefaksi dan mengakibatkan 744 rumah hilang.

Menurut Sekretaris Badan Geologi KESDM Radmono Purbo, kajian likuefaksi di Kota Palu dilakukan setelah belajar dari dampak likuefaksi akibat gempa bumi yang terjadi di Padang Pariaman, Sumatera Barat, yang mengubur 400 orang pada 2009. "Setelah itu kami memetakan likuefaksi di beberapa kota, termasuk Palu. Saya yakin, hasil kajian ini sudah disampaikan kepada pemerintah daerah untuk jadi pertimbangan dalam pembangunan," ujarnya.

Namun, hingga terjadinya gempa bumi, mayoritas penduduk Kota Palu bisa dipastikan tak terpapar dengan informasi kerentanan kota mereka. "Selama ini kajian-kajian risiko dan kerentanan bencana di suatu daerah cenderung diabaikan dan tak dibuka karena dianggap mengganggu investasi," kata Kepala Pusat Studi Bencana Alam Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, Djati Mardianto.

Padahal, rencana tata ruang wilayah (RTRW) seharusnya bisa menjadi kendali untuk mengurangi dampak bencana jika pelaksanaannya memperhitungkan kajian risiko. "Masalahnya, RTRW kebanyakan hanya berorientasi ekonomi. Sejumlah infrastruktur baru, misalnya Bandara Yogyakarta, dibangun di daerah rentan gempa dan tsunami, selain banjir," katanya.

Selain Bandara Yogyakarta ini, saat ini ada 16 bandara di Indonesia yang dipetakan berada di zona rawan tsunami (*Kompas*, 16 Juni 2014).

Belajar dari kejadian ini, pembangunan kembali Kota Palu harus memperhitungkan risiko bencana. Apalagi gempa merupakan siklus yang terus berulang. Tak hanya bagi Palu, itu seharusnya menjadi pelajaran bagi kota-kota lain yang kebanyakan tumbuh mengabaikan daya dukung lingkungan, sementara warganya tuna-pengetahuan tentang kerentanan tempat tinggalnya.

(AHMAD ARIF)

Judul	**Pemulangan Pengungsi Jadi Prioritas**	Tanggal	Sabtu, 6 Oktober 2018
Media	Kompas (halaman 2)		
Resume	Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan dan instansi terkait focus mengurus kepulangan pengungsi korban gempa dan tsunami Palu.		

PENANGANAN KORBAN

Pemulangan Pengungsi Jadi Prioritas

MAKASSAR, KOMPAS — Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan dan instansi terkait fokus mengurus kepulangan pengungsi korban gempa dan tsunami Palu. Ratusan pengungsi memilih pulang kampung untuk bertemu keluarga dan menenangkan diri.

Jumat (5/10/2018) siang, di Asrama Haji Sudiang, Makassar, lebih dari 100 korban gempa dan tsunami Palu yang berasal dari Surabaya kembali ke kampungnya. Mereka difasilitasi pemerintah menggunakan pesawat Hercules. Puluhan orang juga memilih pulang ke Jakarta.

Amaluddin (60), warga Birobuli, mengatakan, dua anggota keluarganya berangkat ke Jakarta, Jumat sore. "Mau ketemu kakaknya di Jakarta. Biar tenang dulu," tutur pensiunan guru yang mengungsi bersama delapan anggota keluarganya. Mereka telah tiga hari menginap di asrama.

Kepala Dinas Sosial Pemprov Sulawesi Selatan Ilham A Gazaling mengatakan, fokus pelayanan saat ini adalah memulangkan pengungsi ke kampung halamannya. Sebagian pengungsi berasal dari luar Makassar.

"Pendataan kami, paling banyak pengungsi mau pulang ke Surabaya. Hari ini 100 orang dipulangkan dengan bantuan TNI AU menggunakan Hercules. Besok ada sekitar 200 orang menyusul ke Surabaya," katanya.

Beberapa orang lain telah pulang ke Balikpapan, Gorontalo, atau daerah lain di Sulawesi. Menurut Ilham, pihaknya telah berkoordinasi dengan pemerintah daerah untuk menyambut warga masing-masing.

Jumat sore, tersisa 893 pengungsi di Asrama Haji Sudiang. Ratusan orang lain telah pulang kampung atau dijemput oleh keluarga dekat.

Kepala Penerangan Pangkalan Udara TNI AU Sultan Hasanuddin Mayor (Sus) Henny Purwani mengatakan, sejak gempa melanda Sulteng, pekan lalu, hingga Jumat pagi 8.355 orang telah diterbangkan ke Makassar.

Penerbangan menggunakan Hercules dari Palu ke Makassar dimulai sejak Sabtu (29/9). Penerbangan komersial saat itu lumpuh karena Bandara Mutiara SIS Al-Jufri, Palu, rusak akibat gempa. Jumlah korban gempa yang menuju Makassar terus bertambah. Sebaliknya, jumlah orang yang ke Palu dengan Hercules semakin sedikit. "Penumpang yang ke Palu hingga kini tercatat 2.955 orang. Mereka terdiri dari sukarelawan, tim medis, dan TNI/Polri," ujarnya.

Sebaliknya, jumlah pengangkutan logistik ke Palu semakin besar, hingga Jumat pagi tercatat 83 ton. Logistik itu berupa bantuan seperti pakaian, makanan, dan minuman.

Mencari keluarga

Kedatangan pengungsi ke Makassar membuat keluarga datang untuk mencari sanak saudara mereka. Salah satunya Yunike (25) yang memeriksa dengan cermat nama-nama yang terpampang di papan informasi Asrama Haji Sudiang. Pamannya, Abaran Liding, belum diketahui keberadaannya.

"Kami sudah ke 15 rumah sakit di Makassar cari kita punya om. Tapi tidak ada. Ini di asrama juga tidak ada," tutur Yunike.

Di RSUD Daya Kota Makassar, sejumlah orang juga mencari keluarga yang belum ada kabarnya. Mereka menempelkan foto dan biodata, lengkap dengan nomor telepon yang bisa dihubungi. Belum adanya sistem terpusat yang menampilkan nama korban selamat dan ditemukan meninggal membuat keluarga korban harus mencari ke sana-kemari.

Selain itu, beredar berita bohong yang menyebutkan banyak bayi butuh diadopsi. Hal itu membuat sejumlah warga berdatangan ke rumah sakit dan tempat penampungan untuk memastikan kabar tersebut sekaligus hendak mengadopsi anak.

Junaedi, petugas dari Satuan Bakti Pekerja Sosial Kemensos, menyatakan, "Memang ada banyak bayi dan anak-anak, tetapi semuanya punya keluarga."

(JAL/IKI)

Judul	**Kota Pintar Ideal Digarap di Regional**	Tanggal	Sabtu, 6 Oktober 2018
Media	Kompas (halaman 26)		
Resume	Pengembangan kota pintar idealnya dilakukan dengan pendekatan regional dalam wilayah Jabodetabek.		

PENGELOLAAN JABODETABEK

Kota Pintar Ideal Digarap di Regional

JAKARTA, KOMPAS — Pengembangan kota pintar idealnya dilakukan dengan pendekatan regional dalam wilayah Jabodetabek. Ini terutama untuk mengatasi tantangan terkait aspek teknologi, ketenagakerjaan, dan organisasi dalam konteks revolusi industri 4.0 yang sudah tiba.

Era industri 4.0 dapat dimaknai masa integrasi kemampuan komputasi berteknologi kecerdasan buatan, jaringan virtual, dan proses fisik saling memengaruhi (*cyber physical*).

Pemerhati masalah perkotaan dan kebijakan publik Khairul Ishak Mahadi, Jumat (5/10/2018), mengatakan, kata kunci untuk menghadapi tantangan-tantangan itu adalah kolaborasi. "Kalau mau menjadikan (sebagai wilayah) *smart city*, mesti melihat (sebagai) kawasan *smart regional*. Jangan hanya menjadikan Jakarta lebih maju, tetapi daerah penyangganya sama sekali tidak dikembangkan (dan terdapat) ketimpangan," ujarnya.

Menurut Khairul, ketimpangan tidak akan merangsang kolaborasi yang dibutuhkan dalam mengatasi tantangan tadi. Ketimpangan ini bisa berupa kesenjangan kemampuan pendanaan ataupun teknologi.

Dalam mengatasi tantangan di bidang ketenagakerjaan, misalnya, perlu dilakukan kolaborasi terkait kepentingan pelaku industri di Jabodetabek. Selain itu, perlu juga merumuskan model pendidikan yang sesuai untuk menghadapi tantangan revolusi industri 4.0 di mana otomatisasi pekerjaan konvensional banyak dilakukan. Karena itu, menurut Khairul, perlu pembahasan bersama antara institusi pendidikan tinggi, pihak swasta, dan pemerintah. Salah satu keluarannya, mungkin saja, dengan mengembangkan sejumlah fokus pada pendidikan vokasi.

Sebelumnya, peneliti Pusat Penelitian Kependudukan Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia, Andy Ahmad Zaelany, menjelaskan, sebagian industri otomotif di Jabodetabek mulai mengganti tenaga kerja manusia dengan mesin dan sistem robotik.

Khairul menambahkan, saat ini dibutuhkan badan koordinasi yang khusus mengorganisasi kepentingan seluruh pihak terkait. Ia berpendapat, Badan Kerja Sama Pembangunan Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi, dan Cianjur (BKSP Jabodetabekjur) belum memiliki kapasitas dan kewenangan untuk mengembangkan kolaborasi dimaksud.

"Karena menyangkut kawasan-kawasan pemerintah daerah yang lintas provinsi, kabupaten, dan kota, maka pemerintah pusat diharapkan bisa menjadi inisiator untuk pembaruan model kerja sama sehingga bisa mengadopsi pendekatan yang lebih kolaboratif," ujar Khairul yang juga anggota demisioner Dewan Riset Daerah DKI Jakarta itu.

Ia menambahkan, pemimpin badan koordinasi khusus itu bisa diambilkan dari seluruh elemen pemangku kepentingan dan tidak melulu hanya dari elemen pejabat pemerintahan. Khairul menilai, dibutuhkan perubahan paradigma pemerintahan, dari sebelumnya menggunakan pendekatan komando dan tersegmentasi diubah menjadi model kolaboratif.

Terkait tantangan teknologi untuk mewujudkan konsep *smart city* di era revolusi industri 4.0, Khairul menyebutkan, pakar teknis di bidang tersebut penting untuk mengoptimalkan asupan data bagi kebutuhan operasional teknologi kecerdasan buatan (*artificial intelligence*/AI) yang direncanakan dipergunakan di Jakarta Smart City tahun depan. (INK)

Judul	**DKI Pastikan Proyek Jalan Tol Dalam Kota Berlanjut**	Tanggal	Sabtu-minggu, 6-7 Oktober 2018
Media	Koran Tempo akhir pekan (halaman 4)		
Resume	Pemerintah DKI Jakarta memastikan akan melanjutkan proyek enam ruas jalan tol dalam kota.		

DKI Pastikan Proyek Jalan Tol Dalam Kota Berlanjut

Paket kedua proyek itu dijadwalkan dimulai akhir tahun ini.

TEMPO/FAKHRI HERMANSYAH

Proyek jalan tol tahap 1 dalam kota yang meliputi daerah Semanan, Sunter, Pulogebang di Kelapa Gading, Jakarta Utara, 11 Juli lalu.

Linda Hairani
linda.hairani@tempo.co.id

JAKARTA — Pemerintah DKI Jakarta memastikan akan melanjutkan proyek enam ruas jalan tol dalam kota. Sekretaris Daerah Saefullah mengatakan, dari enam ruas yang direncanakan, proyek konstruksi ruas jalan tol Sunter-Pulogebang sudah dimulai sejak tahun lalu. "Sedangkan ruas Semanan-Sunter dimulai sekitar akhir tahun ini," ujar Saefullah setelah memimpin rapat perkembangan proyek itu, kemarin.

Empat ruas jalan tol dalam kota lainnya, menurut Saefullah, tetap akan dibangun sesuai dengan rencana awal. Pemerintah DKI Jakarta, kata dia, belum pernah membahas pembatalan proyek itu dengan pemerintah pusat.

Menurut Saefullah, rapat kemarin juga membahas kebutuhan pembebasan lahan untuk pelebaran jalan arteri di bawah rencana jalan tol. Lokasinya berada di empat kelurahan di Jakarta Timur, yakni Rawa Terate, Cakung Barat, Cakung Timur, dan Ujung Menteng. Untuk pembebasan lahan tersebut, Dinas Bina Marga DKI menganggarkan Rp 200 miliar.

Adapun pembebasan lahan untuk pintu masuk dan keluar tol enam ruas jalan tol dalam kota, menurut Saefullah, menjadi tanggung jawab Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

Pembangunan jalan tol dalam kota digarap PT Jakarta Tollroad Development, anak usaha PT Jaya Real Property Tbk. Pemegang saham perusahaan patungan ini antara lain PT Pembangunan Jaya Ancol Tbk (25,15 persen), PT Jaya Konstruksi Manggala Pratama Tbk (20,5 persen), PT Pembangunan Jaya (18,27 persen), PT Jakarta Propertindo (3,18 persen), dan investor strategis (4,05 persen).

Direktur Utama PT Jakarta Tollroad Development, Frans S. Sunito, mengatakan pembangunan ruas jalan tol Semanan-Sunter dan Sunter-Pulogebang dibagi tiga seksi pekerjaan. Sejauh ini, kemajuan pengerjaan paket A Pulogebang-Kelapa Gading sepanjang 9 kilometer mencapai 25 persen. Paket tersebut ditargetkan rampung pada semester dua tahun depan.

Proyek enam ruas jalan tol dalam kota direncanakan sejak era Gubernur DKI Sutiyoso. Proyeknya sempat tertunda karena menuai pro-kontra, hingga akhirnya dimulai tahun lalu.

Pada masa kampanye pemilihan Gubernur DKI tahun lalu, Anies Baswedan yang berpasangan dengan Sandiaga Uno sempat menolak pembangunan enam ruas jalan tol itu. Alasannya, antara lain, proyek tersebut akan merangsang pertumbuhan kendaraan pribadi sehingga bakal memperparah kemacetan di Ibu Kota.

Judul	**Paket Pertama Enam Ruas Jalan Tol Rampung Tahun Depan**	Tanggal	Sabtu-minggu, 6-7 Oktober 2018
Media	Koran Tempo akhir pekan (halaman 4)		
Resume	Direktur Utama PT Jakarta Tollroad Development Frans S. Sumito mengatakan paket pertama pembangunan enam ruas jalan tol dalam kota bakal rampung pertengahan tahun depan.		

Paket Pertama Enam Ruas Jalan Tol Rampung Tahun Depan

JAKARTA — Direktur Utama PT Jakarta Tollroad Development Frans S. Sunito mengatakan paket pertama pembangunan enam ruas jalan tol dalam kota bakal rampung pertengahan tahun depan. "Tiang jalan tolnya sudah terpasang," kata dia, kemarin.

Pada proyek paket A Sunter-Kelapa Gading, Frans menjelaskan, sedang berlangsung pengerjaan konstruksi berat. Di ruas rencana jalan tol sepanjang 9 kilometer itu, kontraktor bersiap memasang *girder* ke atas tiang penopang jalan. Menurut Frans, pekerjaan bakal semakin cepat setelah pemasangan *girder* dimulai. "Proses terlama itu di struktur bawah," ujar dia.

Adapun paket B, ruas Semanan-Grogol, menurut Frans, baru selesai lelang pengerjaan konstruksinya. Proyek Semanan-Grogol sepanjang 8,3 kilometer itu akan dimulai tahun ini. Setelah itu, akan menyusul paket C yang membentang sepanjang 12,3 kilometer dari Grogol ke Kelapa Gading. Total investasi tiga paket tol dalam kota itu mencapai Rp 16 triliun.

Tiga paket pekerjaan proyek itu berada dalam ruas jalan tol Semanan-Sunter dan Sunter-Pulogebang. Total panjangnya sekitar 30 kilometer. Ruas yang menghubungkan bagian timur dan barat Jakarta itu ditargetkan rampung pada 2021. Adapun target penyelesaian enam ruas jalan tol adalah 2024.

Setelah dua ruas jalan tol koridor timur-barat itu tersambung, menurut Frans, kepadatan kendaraan di jalan tol lingkar luar Jakarta (JORR) dan jalan tol pelabuhan bisa berkurang. Apalagi akses jalan tol Pelabuhan Tanjung Priok masih beririsan dengan jalan tol JORR. "Sekarang akses dari timur ke barat harus masuk JORR semua," kata dia.

Kelak, menurut Frans, ruas jalan tol dari Semanan hingga Pulogebang memiliki lebih sedikit akses keluar dan masuk dibanding jalan tol pada umumnya. Sebab, jalan tol Semanan-Pulogebang bertujuan mengurangi kepadatan jalan arteri bagi perjalanan jarak jauh. Ruas jalan tol dalam kota ini memakai konsep "lalu lintas menerus" atau *through traffic*, seperti di jalan tol layang Jakarta-Cikampek II.

● LINDA HAIRANI

Judul	**Konstruksi 2 Ruas Terancam Mundur**	Tanggal	Senin, 8 Oktober 2018
Media	Bisnis Indonesia (halaman 7)		
Resume	Belum adanya kejelasan pembayaran sebagian dana talangan dua ruas tol yang pembebasan tanahnya dimulai sebelum masuk dalam daftar proyek strategis nasional berpotensi mengganggu target penyelesaian konstruksi akhir tahun ini.		

▸ DANA TALANGAN LAHAN TOL

Konstruksi 2 Ruas Terancam Mundur

JAKARTA — Belum adanya kejelasan pembayaran sebagian dana talangan dua ruas tol yang pembebasan tanahnya dimulai sebelum masuk dalam daftar proyek strategis nasional berpotensi mengganggu target penyelesaian konstruksi akhir tahun ini.

Irene Agustine
irene.agustine@bisnis.com

Dua ruas tol yang pembayaran sebagian lahannya belum ada kejelasan tersebut ialah Pasuruan—Probolinggo (Paspro) sepanjang 31,30 kilometer dan Krian—Legundi—Bunder—Manyar sepanjang 38,30 kilometer dengan total dana talangan yang belum dibayarkan sekitar Rp1,60 triliun. Konsesi kedua tol tersebut dipegang oleh PT Waskita Toll Road dengan status masuk daftar proyek strategis nasional (PSN) pada 2017.

Pada awal diterbitkannya Peraturan Presiden No. 3/2016 tentang PSN, kedua ruas tol tersebut belum masuk daftar sebagai PSN dan baru direvisi statusnya dalam Perpres No. 57/2017.

Kendati saat itu belum masuk dalam daftar PSN, badan usaha sudah diminta supaya membebaskan lahan terlebih dahulu sehingga paralel dengan rencana penyelesaian proyek yang ditargetkan rampung akhir tahun ini.

Di sisi lain, Lembaga Manajemen Aset Negara (LMAN) tidak bisa mengucurkan alokasi untuk sebagian lahan pada kedua ruas tol tersebut sampai sekarang karena saat itu pembebasan lahan sudah dilakukan sebelum proyek masuk dalam daftar PSN.

▸ LMAN hanya memiliki kewenangan untuk mengurusi dana pembayaran lahan bagi proyek-proyek yang ditetapkan dalam PSN.

▸ LMAN meminta pendapat hukum dari Kejaksaaan Agung terkait pembayaran dana talangan tanah ruas tol PT Waskita Toll Road.

Kendati demikian, LMAN tetap memasukkan sebagian lahan kedua ruas tol tersebut dalam pembayaran Tahun Anggaran 2017 karena tanah tersebut baru mulai dibebaskan setelah proyek mendapat legalisasi sebagai PSN.

LMAN hanya memiliki kewenangan untuk mengurusi dana pembayaran lahan bagi proyek-proyek yang ditetapkan dalam PSN sesuai dengan Perpres No. 102/2016 tentang Pendanaan Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum dan Peraturan Menteri Keuangan No. 21/2017 tentang Tata Cara Pendanaan Pengadaan Tanah bagi PSN.

Ketua Tim Pelaksana Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas (KPPIP) Wahyu Utomo mengatakan bahwa KPPIP masih mencari solusi yang ideal guna mengompensasi kerugian badan usaha jalan tol (BUJT), yang saat itu sudah diminta segera membebaskan lahan kendati belum resmi masuk sebagai PSN.

"Kami sudah bahas dan masih kami diskusikan dengan berbagai pihak, termasuk dengan Setkab [Sekretariat Kabinet]. Rencananya kami bahas lagi setelah IMF-World Bank diselenggarakan Minggu besok [pekan ini]," kata Wahyu kepada *Bisnis*, Jumat (5/10).

Dalam pembahasan awal, menurutnya, ada opsi untuk menggunakan biaya penghematan nilai kontrak proyek di kementerian teknis yang mengurusi jalan tol, yakni Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat untuk dialokasikan secara bertahap kepada Waskita Toll Road.

"Yang paling mudah memang dari Kementerian PUPR menganggarkan, misalnya, dari sisa kontrak pengadaan yang dilakukan. Ini bisa saja, tetapi kan dari PUPR juga ada beberapa tugas yang mendesak, seperti penanggulangan bencana saat ini," jelasnya.

Wahyu juga mengatakan bahwa opsi lainnya adalah dengan mengerahkan biaya penghematan di kementerian/lembaga lain, misalnya, dari Kementerian Agraria dan Tata Ruang. Namun, wacana ini dinilai tidak mudah karena harus melalui proses di Dewan Perwakilan Rakyat.

"Opsi kedua juga mungkin saja, tetapi pada prosesnya harus ke DPR dulu dan tampaknya tidak simpel. Kami tetap berusaha mencari solusinya," ujarnya.

Di sisi lain, Direktur Utama PT Waskita Toll Road Herwidiakto mengemukakan bahwa nilai dana talangan yang masih ditanggung BUJT senilai Rp1,60 triliun hampir mencapai setengah kebutuhan lahan dari tiap-tiap proyek.

Saat awal pembebasan tanah sebelum proyek tersebut masuk PSN, Waskita Toll Road sudah menggelontorkan Rp550 miliar untuk pembebasan lahan tol Krian—Legundi—Bunder—Manyar di luar ruas Bunder—Manyar yang total kebutuhannya diperkirakan mencapai Rp1,10 triliun.

Sementara itu, perkiraan kebutuhan tanah untuk ruas tol Paspro mencapai Rp1,20 triliun dan sudah ditanggung juga setengahnya sebelum proyek tersebut masuk PSN.

"Kami ini kan membantu pemerintah, tetapi sampai saat ini masih belum pasti untuk lahan yang kami selesaikan sebelum masuk PSN. Perkiraan bunga pinjaman dari bank setahun bisa 10% untuk lahan ini," kata Herwidiakto, akhir pekan lalu.

Kendati demikian, dia memastikan bahwa LMAN tetap membayar sebagian ruas lainnya yang baru dibebaskan setelah kedua proyek tersebut resmi masuk PSN.

Berdasarkan data LMAN yang didapat *Bisnis* per semester pertama 2018, pembayaran dana talangan alokasi TA 2017 untuk proyek Krian—Legundi—Bunder—Manyar sudah 100%, sedangkan untuk Paspro mencapai 67,70%.

Akan tetapi, Herwidiakto mengkhawatirkan bahwa masih belum ada kejelasan mengenai pembayaran dapat berdampak pada penyelesaian konstruksi proyek yang ditargetkan selesai pada tahun ini. Kedua proyek itu saat ini hampir memasuki tahap akhir.

Perinciannya, progres pembebasan tanah untuk ruas tol Krian—Legundi—Bunder—Manyar mencapai 87% dengan realisasi konstruksi mencapai 72%, sedangkan pembebasan lahan tol Paspro hampir 100% dengan realisasi konstruksi mencapai 90%.

"Bisa berdampak dengan penyelesaian konstruksi. Ya, mundur begitu, bukan pada tahun ini, karena kami mau bayar kontraktor bagaimana kalau ini belum di-*reimburse*? Seharusnya kan uang bergulir ya, seperti pada ruas lain," jelasnya.

Sementara itu, LMAN tengah meminta pendapat hukum dari Kejaksaaan Agung terkait dengan pembayaran dana talangan tanah untuk ruas tol yang digarap Waskita Toll Road.

Direktur Utama LMAN Rahayu Puspasari mengatakan bahwa dana talangan untuk ruas tol Paspro dan Krian—Legundi—Bunder—Manyar belum sepenuhnya dibayar karena sebagian lahan dieksekusi sebelum dua ruas tol ini mendapat status PSN.

Menurutnya, LMAN hanya akan membayar dana talangan untuk proyek infrastruktur yang masuk dalam daftar PSN.

"Ada [lahan] yang dieksekusi 2016 yang artinya itu belum ditetapkan sebagai PSN. Kami minta pendapat Jamdatun [Jaksa Agung Muda Perdata dan Tata Usaha Negara], kalau dibolehkan bayar ya, kami akan bayar," ujarnya kepada *Bisnis*, pekan lalu. *(Rivki Maulana)*

Kenaikan Tarif Tol JSMR Dikaji

JAKARTA — Pemerintah masih mengkaji kenaikan tarif rutin untuk dua ruas tol yang dikelola PT Jasa Marga (Persero) Tbk. yang tenggat keputusannya seharusnya dilakukan pada bulan ini.

Kedua ruas tol tersebut yakni Sedyatmo sepanjang 14,30 kilometer dan Jakarta—Cikampek sepanjang 83 kilometer yang masing-masing seharusnya memperoleh kenaikan tarif pada 6 Oktober dan 12 Oktober setiap tahun genap.

Kepala Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) Herry Trisaputra Zuna mengatakan bahwa saat ini proses rencana kenaikan tarif kedua tol itu masih diproses di tim teknis.

"Dua-duanya masih proses evaluasi di tim teknis," kata Herry kepada *Bisnis*, akhir pekan lalu.

Dia tidak memberi perkiraan kemungkinan rampungnya evaluasi terhadap dua ruas tol tersebut.

Dia juga belum mau berkomentar perihal pemenuhan standar pelayanan minimal (SPM) ruas tol Jakarta—Cikampek saat ini yang lalu lintasnya diketahui selalu padat dalam beberapa bulan terakhir karena banyaknya proyek pembangunan di sekitar situ.

Beberapa proyek yang dimaksud yakni pembangunan kereta ringan (*light rail transit*) Jakarta—Bogor—Depok—Bekasi, jalan tol layang Jakarta—Cikampek sampai dengan rencana pembangunan kereta cepat Jakarta—Bandung.

"Dilihat bagaimana hasil evaluasi nanti," ujarnya.

Corporate Secretary PT Jasa Marga Tbk. (JSMR) Agus Setiawan mengatakan bahwa perseroan masih menunggu hasil evaluasi BPJT yang nantinya disahkan oleh Menteri PUPR Basuki Hadimuljono apabila disetujui kenaikan tarifnya.

"Sudah disampaikan oleh JSMR. Usulan penyesuaian sesuai dengan ketentuan yaitu kenaikan sebesar laju inflasi selama 2 tahun dari Oktober 2016 sampai September 2018, sesuai dengan laju inflasi pada wilayah jalan tol berada," ujar Agus.

JSMR sebelumnya mengatakan bahwa pemenuhan SPM secara berkala terus dilakukan untuk kedua ruas tol tersebut.

SPM memang menjadi salah satu indikator penilaian dari regulator untuk memutuskan penyesuaian tarif.

Contohnya, pada tol Sedyatmo, JSMR melakukan penambahan lajur untuk ruas Cengkareng—Sedyatmo pada KM 28 hingga KM 30 arah Bandara Soekarno-Hatta.

Sementara itu, untuk ruas tol Jakarta—Cikampek tengah dilakukan peningkatan kapasitas di gerbang tol Karawang Timur 1, perluasan gerbang tol Karawang Barat II dan penambahan lajur di KM 62 hingga KM 66.

Penyesuaian atau kenaikan tarif merupakan hal rutin yang dilakukan selama 2 tahun sekali oleh Kementerian PUPR dengan memperhatikan evaluasi SPM yang telah dipenuhi oleh badan usaha jalan tol kepada pengguna jalan.

Penyesuaian tarif tol akan disesuaikan dengan pengaruh inflasi, sedangkan tarif tol dihitung berdasarkan kemampuan bayar pengguna jalan, besar keuntungan biaya operasi kendaraan dan kelayakan investasi. *(Irene Agustine)*

Judul	**Berita Foto**	Tanggal	Senin, 8 Oktober 2018
Media	Bisnis Indonesia (halaman 7)		
Resume	Pengendara melintas diatas Waduk Bening yang mengering di Kabupaten Madiun, Jawa Timur.		

WADUK BENING MENGERING

Antara/Siswowidodo

Pengendara melintas di atas Waduk Bening yang mengering di Kabupaten Madiun, Jawa Timur, Minggu (7/10). Waduk Bening yang memiliki luas genangan 5,7 kilometer persegi dengan kapasitas efektif 25,768 juta meter kubik tersebut mengalami penyusutan hingga posisi permukaan air berada di bawah titik nol pintu air atau pelimpah waduk, sehingga tak bisa mendistribusikan air irigasi.

Judul	**Proyek Rp 522 Triliun, Siapa mau?**	Tanggal	Sabtu, 6 Oktober 2018
Media	Bisnis Indonesia (halaman 1)		
Resume	Pemerintah bakal menawarkan sejumlah proyek dengan skema pembiayaan Investasi Non-Anggaran Pemerintah (PINA) US$ 34,8 miliar, setara dengan RP 522 triliun, kepada investor asing dalam gelaran IMF-World Bank Group Annual Meeting di Bali.		

PERTEMUAN TAHUNAN IMF-WB 2018

Proyek Rp522 Triliun, Siapa Mau?

JAKARTA — Pemerintah bakal menawarkan sejumlah proyek dengan skema Pembiayaan Investasi Non-Anggaran Pemerintah (PINA) US$34,8 miliar, setara dengan Rp522 triliun, kepada investor asing dalam gelaran IMF-World Bank Group Annual Meeting di Bali.

Irene Agustine, M.Richard & Rinaldi M. Azka
redaksi@bisnis.com

CEO Unit Tim Fasilitasi PINA Ekoputro Adijayanto mengatakan proyek yang ditawarkan kepada investor berasal dari berbagai sektor, mulai dari jalan tol, perkebunan, pariwisata, hingga bandara. (*Lihat Infografis*)

"Proyek-proyek tersebut merupakan bagian dari daftar dalam *pipeline* PINA untuk dikerjakan pada tahun ini," katanya kepada *Bisnis*, Kamis (4/10).

Eko menambahkan dari sejumlah proyek dalam *pipeline* PINA, tim telah melakukan *financial close* untuk dua proyek. "Yang sudah *financial close* nilai proyeknya mencapai US$150 juta di bidang perkebunan dan *renewable energy*," jelasnya.

Pertemuan tahunan IMF-WBG 2018, yang alokasi anggarannya mencapai Rp855 miliar, menjadi hajatan besar dengan *multiplier effect* yang menjanjikan karena bakal dihadiri sekitar 32.000 delegasi. Pemerintah pun tak ingin melewatkan kesempatan itu dengan menawarkan sejumlah proyek jumbo.

Direktur Program Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas Rainier Haryanto mengakui sejumlah proyek PSN yang membutuhkan pendanaan akan ditawarkan. "Ada beberapa, namun bukan kami yang menyiapkan daftarnya."

Sebelumnya, Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi menyatakan pihaknya akan menawarkan sejumlah proyek, diantaranya tiga proyek *light rail transit* (LRT) dengan kisaran nilai investasi per proyek Rp5 triliun—Rp10 triliun.

"Namun ini sifatnya *showcase*, jadi kami tidak memiliki target tertentu," ujarnya.

Project Consultant Asian Development Bank (ADB) Institute Eric Alexander Sugandi menjelaskan investor *foreign direct investment* (FDI) memiliki cara pandang investasi jangka panjang.

"Investor FDI akan melihat prospek *return* jangka panjang dari investasinya, termasuk faktor *demand*, kompetitor, upah tenaga kerja, permasalahan tenaga kerja, dan kepastian hukum," ungkapnya kepada *Bisnis*, Jumat (5/10).

Walaupun punya cara pandang jangka panjang, katanya, mereka cenderung menyukai proyek-proyek infrastruktur yang balik modal dalam waktu lebih singkat dan risiko yang relatif lebih kecil.

"Saya pikir proyek-proyek infrastruktur di Indonesia masih menarik, tetapi mungkin para investor juga memperhitungkan faktor pemilihan presiden tahun depan. Mereka juga akan melihat realisasi dan *return* investasi proyek-proyek infrastruktur yang sedang berjalan," tuturnya.

Dengan demikian tugas pemerintah adalah menjaga stabilitas ekonomi di tengah ketidakpastian perekonomian global yang memuncak, termasuk menjaga stabilitas nilai tukar rupiah karena investor FDI akan impor bahan baku dan barang modal.

Ekonom Institute for Development of Economics and Finance Ahmad Heri menuturkan investor pasti akan memperhatikan capaian pembangunan infrastruktur yang sudah dilakukan oleh pemerintah. "Dalam 4-5 tahun terakhir memang sudah ada beberapa infrastruktur yang sudah selesai, tetapi belum terlihat dampaknya," ungkapnya.

Direktur Eksekutif Apindo Danang Girindrawardana berharap pemerintah tetap menunjukkan keberpihakan terhadap pengusaha lokal.

Project Pipeline PINA yang Siap Ditawarkan

- Pengembangan Pariwisata Terintegrasi 10 Bali Baru — US$20 miliar/Rp290 triliun
- Restrukturisasi dan Pengembangan sektor perkebunan hilir PT Perkebunan Negara III (holding) — US$1,10 miliar/Rp16 triliun
- Pembangkit Listrik Biomassa Mentawai PT CPI dan Pembangkit Listrik Sampah Bekasi PT NWA — US$173 juta/Rp2,51 triliun
- Divestasi Saham 18 ruas tol PT Waskita Toll Road — US$9,85 miliar/Rp144 triliun; dan 3 pembangunan ruas tol — US$1,95 miliar/Rp28,5 triliun
- Pengembangan kanal dan pelabuhan PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) — US$818 juta/Rp11,9 triliun
- Pengembangan dan Pengelolaan 11 Bandara PT Angkasa Pura II (Persero) — US$290 juta/Rp4,2 triliun
- Konstruksi fower transmisi PT Rekadaya Elektrika — US$22 juta/Rp329 miliar
- Ekspansi Manufaktur untuk Meningkatkan Kapasitas Produksi Pesawat N219 dan pengembangan pesawat N245 PT Dirgantara Indonesia — US$400 juta/Rp5,97 triliun

Total Investasi yang ditawarkan: US$34,8 miliar/Rp522 miliar

Berharap Banyak dari IMF-WBG 2018

ANNUAL MEETINGS 2018 indonesia — INTERNATIONAL MONETARY FUND · WORLD BANK GROUP

Perhelatan IMF & World Bank Group Annual Meeting 2018 di Bali akan tercatat sebagai perhelatan terbesar sepanjang pelaksanaan pertemuan tersebut seiring dengan perkiraan jumlah delegasi yang mencapai 32.000 orang.

Membeludaknya jumlah delegasi membuktikan negara asing percaya dengan kemampuan Indonesia, yang tengah dilanda sejumlah bencana. Pemerintah pun tak ingin menyia-nyiakan kesempatan tersebut dengan menawarkan sejumlah proyek jumbo.

Sumber: Tim PINA, Pemberitaan, diolah — BISNIS/TRI UTOMO

Jumlah delegasi yang akan hadir di Bali menembus 32.000 orang delegasi dari 189 negara

- 5.623 personel Polri
- 26 unit panser
- 20 unit helikopter
- 378 pengamanan VIP
- 5.050 personel TNI
- 15 kapal perang disiagakan di perairan sekitar Bali
- F16 & Sukhoi

6 bandara yang disiapkan untuk mendukung
- Bandara El Tari, Kupang, NTT
- Bandara Juanda, Surabaya, Jatim
- Bandara I Gusti Ngurah Rai, Denpasar, Bali
- Bandara Adi Soemarmo, Solo, Jawa Tengah
- Bandara Sultan Hasanuddin, Ujung Pandang, Sulsel
- Bandara Lombok, NTB

Dari Pesawat Tempur hingga Nirawak

DENPASAR — Kedatangan 32.000 delegasi dari 189 negara, dalam gelaran IMF-WBG 2018, membuat pemerintah harus memastikan kenyamanan dan keamanan para peserta hajatan internasional tersebut.

Belum lagi, akan ada 19 kepala negara yang dijadwalkan hadir dalam gelaran itu, di mana 11 kepala negara yang berencana datang menggunakan pesawat kenegaraan.

Untuk itu, Pangdam IX Udayana Mayjen TNI Benny Susianto mengatakan sejumlah satuan militer hingga alutsista disiapkan, seperti satuan detasemen kavaleri, batalyon mekanis, kendaraan angkut personel anoa, dan panser tempur.

Kekuatan TNI Pusat juga diterjunkan, seperti kapal laut hingga pesawat terbang milik TNI AL, TNI AU, dan TNI AD.

"Kesiapan IMF sampai saat ini kita sudah siap 100% dan tinggal menunggu pelaksanaan," katanya, Jumat (5/10).

Bahkan, Komandan Lanud I Gusti Ngurah Rai Kolonel Pnb Wibowo Cahyono Soekadi mengatakan setiap pesawat kepala negara dan tamu VVIP yang akan memasuki wilayah Indonesia untuk gelaran IMF-WB 2018 akan dikawal dua pesawat jet tempur guna memastikan keamanan dan keselamatan selama berada di wilayah udara Nusantara.

TNI AU juga menyiagakan pesawat nirawak yang difungsikan sebagai pertahanan udara nasional untuk melakukan pengawasan keamanan.

Sementara itu, dari Mangupura, Bali, dilaporkan bahwa pasokan energi dan bahan bakar minyak untuk mendukung pelaksanaan pertemuan tahunan IMF-World Bank Group 2018 diklaim sangat mencukupi.

Dirjen Minyak dan Gas Bumi Kementerian ESDM Djoko Siswanto menuturkan tidak ada masalah yang berarti pada sejumlah fasilitas BBM dan energi di Bali.

Direktur Pemasaran Korporat Pertamina Basuki Trikora Putra mengungkapkan konsumsi avtur dan BBM diprediksi naik 30% dari konsumsi harian saat *event* 3 tahunan itu berlangsung. Untuk mendukung kebutuhan, 6 depot pengisian pesawat udara (DPPU) dan 5 terminal BBM serta 7 SPBU yang berlokasi di ring 1 venue disiagakan.

(k23/Feri Kristianto)

Judul	**LMAN Siap Bayar Rp40,24 Triliun**	Tanggal	Sabtu, 6 Oktober 2018
Media	Bisnis Indonesia (halaman 9)		
Resume	Lembaga Manajemen Aset Negara (LMAN) siap membayar dana talangan yang dikeluarkan oleh 31 badan usaha jalan tol (BUJT) untuk pengadaan lahan senilai RP 40,24 triliun.		

▸ DANA TALANGAN TOL

LMAN Siap Bayar Rp40,24 Triliun

JAKARTA — Lembaga Manajemen Aset Negara (LMAN) siap membayar dana talangan yang dikeluarkan oleh 31 badan usaha jalan tol (BUJT) untuk pengadaan lahan senilai Rp40,24 triliun. Pembayaran akan dilakukan secara bertahap setelah melalui proses verifikasi sesuai dengan aturan yang berlaku.

Rivki Maulana
rivki.maulana@bisnis.com

Direktur Utama LMAN Rahayu Puspasari mengatakan pihaknya telah meneken 64 nota kesepahaman atau *memorandum of understanding* (MoU) dengan BUJT, terdiri dari adendum 28 MoU 2017 dan 36 MoU 2018.

Untuk adendum 2017, nilai pembayaran dana talangan tanah yang disepakati mencapai Rp23,15 triliun.

Sementara itu, untuk pembayaran tahun 2018, LMAN siap membayar dana talangan Rp17,08 triliun.

Rahayu menambahkan, pihaknya juga membayarkan *cost of fund* atau biaya dana kepada BUJT senilai Rp43,14 miliar untuk tahap pertama dan Rp234,93 miliar untuk tahap kedua.

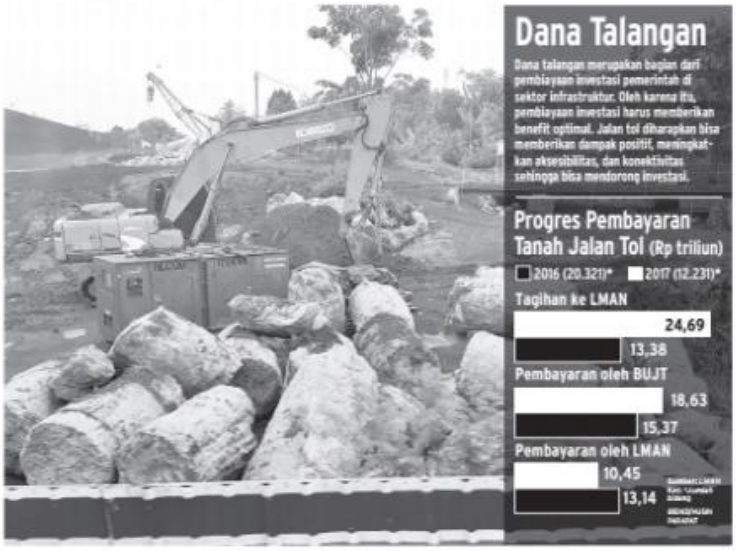
Secara umum, pada 2016 total dana yang dikeluarkan BUJT untuk pengadaan lahan mencapai Rp15,37 triliun. Dari jumlah tersebut, jumlah yang ditagihkan ke LMAN mencapai Rp13,38 triliun, dan sebanyak Rp13,14 triliun.

"Dari Rp40,24 triliun, sebagian sudah dibayarkan pada 2017, sisanya menunggu *exit meeting* untuk 2018, BUJT masih berproses jadi belum ada penagihan," jelasnya selepas penandatanganan MoU di Jakarta, Jumat (5/10).

Rahayu menjelaskan, pembayaran dana talangan kepada BUJT akan dilakukan setelah proses verifikasi dokumen telah rampung. Proses ini melibatkan banyak pihak, antara lain Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR), Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas (KPPIP), dan Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan (BPKP).

▸ Pembayaran dana talanagan kepada BUJT akan dilakukan setelah proses verifikasi dokumen telah rampung.

▸ Dana talangan merupakan bagian dari pembiayaan investasi pemerintah di sektor infrastruktur. Oleh karena itu, harus memberikan benefit optimal.



KOMITMEN PEMERINTAH

Wakil Menteri Keuangan Mardiasmo mengatakan, jumlah dana talangan yang dibayarkan ke BUJT bukanlah angka yang kecil. Dia menekankan, jumlah tersebut sekaligus mencerminkan komitmen pemerintah dalam membangun infrastruktur.

Dia menjelaskan bahwa dana talangan merupakan bagian dari pembiayaan investasi pemerintah di sektor infrastruktur. Oleh karena itu, pembiayaan investasi harus memberikan benefit yang optimal. "Jalan tol diharapkan bisa memberikan dampak positif, meningkatkan aksesibilitas dan konektivitas sehingga bisa mendorong investasi," jelasnya.

Direktur Utama PT Waskita Toll Road Herwidiakto mengatakan, pihaknya telah mengeluarkan biaya Rp13 triliun untuk talangan tanah dan sudah dikembalikan sebanyak Rp7 triliun.

"Untuk semua ruas WTR, yang belum dibayarkan Rp5,5 triliun, yang *eligible* [untuk dibayarkan] sekitar Rp3,4 triliun," jelasnya kepada Bisnis.

Direktur Utama PT Jasamarga Semarang—Batang, Arie Irianto mengatakan pihaknya melakukan adendum pembayaran dana talangan karena ada penambahan bidang tanah di ruas yang tengah dikerjakan.

Dia menyebutkan, tambahan lahan mencapai 1.700 bidang. "Itu kebanyakan di *interchange* dan simpang susun serta ada tanah wakap. Total progres lahan sudah 92%," tuturnya. ■

Judul	**Target 20 Juta Wisatawan Asing Bukan Wacana**	Tanggal	Senin, 8 Oktober 2018
Media	Koran Tempo (halaman 17)		
Resume	Pekan ini wilayah Nusa Dua, Bali bakal jadi sorotan dunia. Lebih daru 32 ribu tamu dari dalam dan luar negeri akan mengikuti pertemuan tahunan.		

PRESIDEN DIREKTUR PT PENGEMBANGAN PARIWISATA INDONESIA (PERSERO)

Abdulbar M. Mansoer:

TARGET 20 JUTA WISATAWAN ASING BUKAN WACANA

PEKAN ini wilayah Nusa Dua, Bali, bakal jadi sorotan dunia. Lebih dari 32 ribu tamu dari dalam dan luar negeri akan mengikuti pertemuan tahunan Dana Moneter Internasional dan Bank Dunia (IMF-WB) 2018. Sebagai sohibul bait, Indonesia berambisi memanfaatkan ajang pembahasan perekonomian ekonomi global ini untuk wahana promosi investasi.

Misi yang sama dicanangkan oleh PT Pengembangan Pariwisata Indonesia (Persero) atau Indonesia Tourism Development Corporation (ITDC), pengelola Nusa Dua. Abdulbar M. Mansoer, Presiden Direktur ITDC, terang-terangan menyatakan tak ingin melepaskan kesempatan emas meningkatkan bisnis perusahaan milik negara tersebut. "Daftar tamunya luar biasa. Ada Jack Ma hingga BlackRock Investments yang punya kapitalisasi belasan ribu triliun," kata Abdulbar ketika ditemui *Tempo*, dua pekan lalu.

Sempat dipusingkan oleh bencana alam yang berturut-turut mengguncang Bali dan daerah di sekitarnya, Abdulbar memaparkan persiapan ITDC menggelar acara internasional tersebut. Berikut ini petikan wawancara Andi Ibnu dari *Tempo* dengan pria yang akrab dipanggil Barry tersebut.

Benarkah bencana letusan Gunung Agung dan gempa bumi Lombok sempat merisaukan IMF dan Bank Dunia?

Terus terang, setelah gempa Lombok, panitia nasional langsung berkali-kali rapat meyakinkan IMF dan Bank Dunia. Uji coba dan sistem prosedur terhadap kejadian terburuk, seperti kebakaran, terorisme, hingga bencana alam, dimatangkan baik-baik.

Jadi benar sempat ada wacana acara digeser ke Jakarta?

Saya juga sempat dengar rumor itu. Tapi, jika dipindah, malah tak *feasible*. Mana ada *venue* seluas tiga juta meter persegi yang bisa menyediakan lima ribu kamar dengan tiga akses masuk yang penjagaannya ketat seperti Nusa Dua? *The show must go on* di Nusa Dua.

Lalu, bagaimana persiapan akhir ITDC untuk sidang ini?

Sebenarnya kami sudah sering menyelenggarakan *event* internasional dengan tamu VVIP. Tapi ini merupakan perhelatan terbesar yang pernah digelar. ITDC menyiapkan uang Rp 30 miliar untuk persiapan, seperti membangun *command center* mutakhir seluas 500 meter persegi. Daftar hitam internasional juga terekam dan terawasi dengan baik. Kamera pengawas ditingkatkan dari 122 menjadi 622 unit. Dari sisi akomodasi, pemilik hotel juga dengan senang hati memperbaiki fasilitasnya karena kami juga memperbolehkan untuk menaikkan harga sewanya.

Apa peluang yang bisa dimanfaatkan ITDC?

Tentu saja promosi. Kunjungan wisatawan ke Nusa Dua setiap tahun sekitar 900 ribu orang. Sayangnya, taman hiburan Cartoon Network tidak terkejar, padahal diproyeksikan bisa mendatangkan 500 ribu turis per tahun. Juga akan mempromosikan Mandalika, Lombok, yang pasca-gempa kedatangan tamunya merosot dari 5.000 orang per bulan menjadi di bawah seribu.

Bagaimana kondisi Mandalika saat ini?

Tim sudah cek hingga kolong-kolong, alhamdulillah tidak ada retak.

Bukankah di Mandalika belum ada apa-apa?

Membangun destinasi pariwisata memang tidak bisa cepat. Nusa Dua saja butuh waktu 30 tahun sejak era 80-an. Sejak dijadikan kawasan ekonomi khusus pada 2016, perkembangan Mandalika sangat positif.

Apa yang membuat pengembangan Mandalika lambat?

Awalnya mau dikasih modal negara Rp 2,1 triliun untuk menutup kebutuhan Rp 3,3 triliun. Tapi mendadak ada moratorium penyertaan modal negara (PMN). Waduh pusing saya, mana yang cair baru Rp 250 miliar. Kami hitung baik-baik pengeluaran yang efisien untuk membangun jalan. Untungnya hitungan tepat, dan sudah ada komitmen investasi tujuh hotel yang menghasilkan Rp 3,3 triliun karena sewa bayar di muka untuk dua tahun. Pada 7 Agustus lalu juga telah keluar Land Use Development Agreement 130 hektare senilai 1 miliar euro dari kontraktor dunia bernama Vinci.

Artinya, pendanaan bukan masalah lagi buat Mandalika?

Tidak juga. Perkembangan situasi ekonomi bikin kebutuhan dana membengkak menjadi Rp 4,5 triliun. Ada potensi dana dari Bank Exim sebesar Rp 1,5 triliun yang sedang kami perjuangkan. Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) juga sudah mengumumkan pinjaman US$ 200 juta. Kami bisa dapat itu karena mendapat *rating* BBB dari Fitch London, lo. Bahkan sebenarnya yang ditawarkan US$ 280 juta. Tapi kebanyakan duit juga bisa bikin pusing, ha-ha-ha....

Adakah wilayah pengembangan baru untuk destinasi pariwisata?

Kami ada proyek bersama pemerintah Lampung mengembangkan kawasan di Merak. Ada juga proyek pengelolaan wilayah di Gabon bernama Akanda. Itu *beneran*, lo, namanya. Huruf "I" dalam ITDC sebenarnya mau *rebranding* menjadi "internasional". Target mendatangkan 20 juta wisatawan asing itu target yang serius akan dikejar. Bahkan sudah ada wacana pembentukan *holding* BUMN pariwisata. Terkesan muluk dan memang berat. Tapi kami *happy* karena *ngomongin* pariwisata. ●

Judul	**ITDC Bidik Kawasan Pariwisata di Luar Bali-Lombok**	Tanggal	Senin, 8 Oktober 2018
Media	Koran Tempo (halaman 18)		
Resume	Lima buah tenda berukuran sedang terpasang di depan Pantao Senek Kuta, Lombok Tengah, Nusa Tenggara Barat.		

ITDC Bidik Kawasan Pariwisata di Luar Bali-Lombok

ANTARA FOTO/AHMAD SUBANDI

Sejumlah wisatawan berada di pinggiran pantai Kawasan Ekonomi Khusus Mandalika di Desa Kuta, Kecamatan Pujut, Praya, Lombok Tengah, NTB, 18 September lalu.

Utang perseroan akan dijaminkan PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia.

Andi Ibnu
andi.ibnu@tempo.co.id

LIMA buah tenda berukuran sedang terpasang di depan Balawista Pantai Senek Kuta, Lombok Tengah, Nusa Tenggara Barat. Di sana, wisatawan bisa menikmati panorama laut biru yang terbentang di pesisir Kawasan Ekonomi Khusus Pariwisata Mandalika.

Kepala Dinas Pariwisata Provinsi Nusa Tenggara Barat, Lalu Muhammad Faozal, berharap sidang tahunan Dana Moneter Nasional (IMF) dan Bank Dunia (WB) yang digelar pekan ini akan menjadi ajang promosi Mandalika. "Saat ini statistik kunjungan wisatawan mulai pulih setelah terjadi bencana gempa," kata Faozal, kemarin.

Dikembangkan hampir tiga dekade lalu, Mandalika masih kalah pamor dibandingkan dengan destinasi wisata Lombok lainnya, terutama Tiga Gili di Kabupaten Lombok Utara. Di kawasan ini, hotel bintang lima yang berdiri baru Novotel Resort Lombok.

Seperti halnya dialami wilayah Nusa Tenggara Barat lainnya, angka kunjungan wisatawan ke Mandalika turun menjadi kurang dari 1.000 orang per bulan akibat rentetan bencana gempa bumi Juli-Agustus lalu. Sebelumnya, kawasan ini kedatangan 5.000 wisatawan setiap bulan.

Toh, Abdulbar M. Mansoer, Presiden Direktur PT Pengembangan Pariwisata Indonesia atau Indonesia Tourism Development Corporation (ITDC) yang mengelola kawasan ini, tak menampik proyek pariwisata "Bali Baru" ini berjalan lamban. "Saya tidak mau bicarakan yang dulu-dulu, tapi pembangunan Mandalika sudah banyak kemajuan sejak dijadikan KEK pada 2016 lalu," kata Abdulbar.

Menurut dia, dana yang dibutuhkan ITDC untuk membangun kawasan seluas lebih dari 1.000 hektare tersebut mencapai Rp 4 triliun. Semula, separuhnya akan dibiayai dari penyertaan modal negara (PMN). Belakangan, suntikan dana dihentikan ketika baru dicairkan Rp 250 miliar lantaran adanya kebijakan moratorium PMN. "Beratini, perusahaan dengan *revenue* cuma Rp 200-an miliar ditugasi bangun Rp 4 triliun," kata Abdulbar.

Namun Abdulbar memastikan perseroan tak putus asa. Saat ini sudah ada pembangunan lebih dari lima hotel mewah seperti Paramount Lombok Resort & Residences, Pullman, Royal Tulip, X2, Grand Mercure, dan Aloft by Marriot. Di kawasan tersebut juga akan dibangun sirkuit jalan raya dan pusat hiburan yang digarap bersama oleh perusahaan konstruksi negara dari Prancis, Vinci, dengan komitmen investasi 1 miliar euro.

Menurut Abdulbar, ITDC kini terus mengupayakan pendanaan dari pinjaman. Instrumen utang diambil karena perusahaan sudah terbebas dari pinjaman Bank Dunia yang dipakai untuk mengembangkan kawasan Nusa Dua, Bali. Kini ITDC beralih ke pinjaman Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) senilai US$ 200 juta atau sekitar Rp 2,9 triliun dan Lembaga Pembiayaan Ekspor Impor senilai Rp 1,25 triliun. Komitmen pendanaan sejak September lalu itu akan dicairkan akhir tahun ini.

Abdulbar optimistis perusahaannya bisa membayar kewajiban utang dengan tenor 30 tahun tersebut. Sebab, pundi-pundi pendapatan ITDC bakal semakin besar karena bakal ditetapkannya sejumlah wilayah, seperti Singasari dan Bakaheuni Lampung, sebagai KEK. Ada juga kerja sama internasional untuk pengelolaan Taman nasional Akanda, Gabon. "Kami akan sekadar menjadi pengelola dengan pembagian saham dan komisi" ujar dia. Pada saat yangsama, Abdulbartengah menjajaki kerja sama dengan PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) untuk menjadi beking utang ITDC.

Direktur Utama PII Armand Hermawan mengatakan penjaminan utang ITDC jadi salah satu penugasan yang diberikan negara. Penjaminan akan termasuk keterlambatan pembayaran hingga kegagalan bayar. "Ya, diperkirakan bisa diresmikan akhir tahun ini," ujar Armand. ● SUPRIYANTO KHAFID | CHRISTY (MATARAM)

Judul	**Lama Membangun Mandalika**	Tanggal	Senin, 8 Oktober 2018
Media	Koran Tempo (halaman 18)		
Resume	Kawasan Ekonomi Khusus Mandalika merupakan salah proyek pariwisata yang masuk dalam proyek strategis nasional.		

Lama Membangun Mandalika

KAWASAN Ekonomi Khusus Mandalika merupakan salah proyek pariwisata yang masuk dalam proyek strategis nasional. Kawasan seluas 1.000 hektare tersebut dibangun dan dikelola dengan skema penugasan kepada badan usaha milik negara PT Pembangunan Pariwisata Indonesia (Persero) atau Indonesia Tourism Development Corporation.

"Nusa dua kami bangun 30 tahun, kayaknya Mandalika bisa lebih cepat karena berformat kawasan ekonomi khusus," ujar Presiden Direktur ITDC Abdulbar M. Mansoer.

Berikut ini perkembangan pembangunan situs pariwisata yang sebenarnya sudah dirancang sejak akhir tahun 1990-an itu:

Kawasan Ekonomi Khusus Mandalika

(Sebelumnya Situs Pariwisata Mandalika)

Luas

1.035 hektare

Kebutuhan pendanaan

- **2015:** Rp 2,2 triliun
- **2016:** Rp 3,3 triliun
- **2018:** Rp 4,5 triliun

Pemenuhan Pendanaan

- **Penyertaan modal negara:** Rp 250 miliar
- **Komitmen investasi perhotelan:** Rp 3,3 triliun untuk dua tahun
- **Komitmen investasi sewa lahan 120 hektare:** 1 miliar euro untuk 10 tahun
- **Pinjaman luar negeri AIIB:** US$ 200 juta
- **Pinjaman LPEI:** Rp 1,2 triliun

TIMELINE PEMBANGUNAN

- 1987 — **Pembebasan lahan**
- 2011 — **Groundbreaking pembangunan**
- 2016 — **Groundbreaking pembangunan (II)**
- 20 Oktober 2017 — **Pengoperasian bertahap**
- 2036 — **Target rampung total**

Catatan:
Kebutuhan dana berubah mengikuti perkembangan situasi ekonomi makro seperti nilai tukar, inflasi, dan dinamika investasi lainnya.

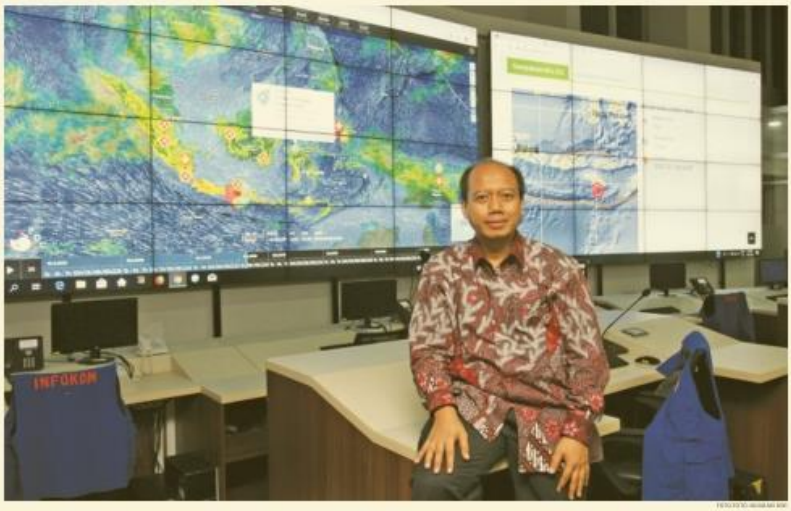
● ANDI IBMO | SUMBER: KEMENTERIAN KOORDINATOR PEREKONOMIAN | INDONESIA TOURISM DEVELOPMENT CORPORATION

Judul	**Hulu ke Hilir Hadapi Bencana**	Tanggal	Minggu, 7 Oktober 2018
Media	Media Indonesia (halaman 5)		
Resume	Perlu peran semua pihak baik pemerintah, masyarakat, maupun iptek dalam menghadapi bencana sehingga semua bisa tersinergi dengan baik.		

Hulu ke Hilir Hadapi Bencana

Perlu peran semua pihak baik pemerintah, masyarakat, maupun iptek dalam menghadapi bencana sehingga semua bisa tersinergi dengan baik.

RIZKI NOOR ALAM
rizkinoor@mediaindonesia.com



KESIAPSIAGAAN sebuah negara dinilai dari caranya menangani bencana. Indonesia secara geografis berada di wilayah yang sangat rentan bencana. Setelah Lombok terguncang gempa bumi, bencana serupa terjadi di Palu dan Donggala, bahkan disertai tsunami. Sejauh mana sebenarnya kesiapan Indonesia menghadapi bencana? Bagaimana cara menyiapkan masyarakat siaga bencana? Berikut petikan wawancara *Media Indonesia* dengan Kepala Pusat Data, Informasi, dan Hubungan Masyarakat Badan Nasional Penanggulangan Bencana (BNPB) Sutopo Purwo Nugroho, di kantornya, Jumat (5/10).

Sejauh ini bagaimana perkembangan penanganan pascabencana di Palu dan Donggala oleh BNPB saat ini? Titik mana saja yang masih sulit dijangkau dari penanganan?

Percepatan penanganan darurat dampak bencana di Sulawesi Tengah terus dilakukan. Gabungan tim SAR terus bekerja mencari dan menyelamatkan korban. Bantuan logistik terus berdatangan baik lewat jalur darat, udara, maupun laut. Pelayanan tenaga medis untuk korban yang sakit terus dilakukan, KRI Dr Suharso telah merapat di pantai Palu dan dalam perjalanan kapal rumah sakitnya, dan bantuan tenaga media dari TNI, Polri, Kementerian Kesehatan, maupun relawan juga terus berdatangan.

Daerah terdampak cukup luas dan belum semua wilayah terlayani dengan baik. Bahkan, di Sigi ada empat kecamatan yang dilaporkan masih terisolasi karena jalanan tertutup longsor sehingga dikerahkan alat berat untuk melakukan penanganan di sana. Setelah tembus, maka logistik akan langsung didistribusikan.

Sampai saat ini (per 5 Oktober) jumlah korban meninggal tercatat 1.571 orang. Mengingat kita berkejaran dengan waktu sampai H+7 dikotemukannya korban, maka sudah dalam kondisi yang tidak baik sehingga segera difoto dan diidentifikasi secara sederhana, kemudian dimakamkan secara massal.

Dari tingkat kerawanan bencana, bagaimana sebenarnya kondisi Sulawesi? Kondisi masyarakatnya apakah sadar risiko bencana?

Di Sulawesi, apalagi di daerah Palu rawan gempa dan tsunami. Sejarahnya beberapa kali gempa dan tsunami sering terjadi dan sesar Palu Koro ialah sesar terpanjang kedua setelah sesar Yagen, di mana beberapa penelitian mengatakan 13 cm bergerak setiap tahunnya. Wilayah seperti itu berpotensi gempa, bahkan Kota Palu berada tepat di atas sesar Palu Koro, jadi memang rawan sekali.

Masyarakatnya sebenarnya sudah tahu wilayahnya rawan bencana karena sudah sering gempa. Namun, mitigasi bencana di sana masih sangat kurang. Secara umum masyarakat dan pemda belum siap dalam menghadapi bencana besar.

Berbeda dengan Lombok, di Palu dan Donggala, pemerintah membuka pintu bantuan internasional. Apa kriteria menerima bantuan dunia internasional? plus minusnya apa?

Kewenangan itu ada di presiden. Ketika Lombok, potensi nasional masih mencukupi, kerugian kerusakannya hampir Rp18,8 triliun, sedangkan kebutuhan pemulihan rehabilitasi dan rekonstruksi membutuhkan dana Rp12,8 triliun. Tiba-tiba terjadi bencana di Sulawesi Tengah dengan tingkat kerusakan yang lebih masif, korban lebih banyak, kerugian ekonomi diperkirakan lebih besar. Bahkan presiden sudah 2 kali meninjau, kondisi seperti itu artinya kemampuan keuangan, percepatan penanganan darurat tadi perlu dana yang lebih banyak. Selain itu juga rasa menghargai dan solidaritas dari negara-negara sahabat ingin membantu Indonesia karena selama ini Indonesia selalu cepat memberikan bantuan ke luar negeri.

Plus minusnya ada, dalam artian kalau tentang untungnyanya maka kita akan dapat bantuan dan tidak semua bantuan kita terima, kita menyarankan kebutuhan-kebutuhan yang diperlukan, seperti pesawat angkut, tenda, genset, dan water treatment. Demikian juga pendanaan, terutama untuk rehabilitasi rekonstruksi, pasti akan membutuhkan biaya yang banyak.

Kerugian sebenarnya mungkin dampak secara nasional kalau kita menerima bantuan dan seolah-olah kita tidak sanggup.

Pengelolaan dana bantuan asing sendiri mekanismenya seperti apa? Apakah BNPB memiliki wewenang untuk mengelola dana tersebut?

Jadi kita punya regulasi, ketika presiden men-*declare* menerima bantuan internasional, BNPB bersama Kementerian Luar Negeri melakukan penanganannya. Dalam arti mengatur bantuan apa saja, penempatannya di mana, pendistribusiannya itu ada di BNPB, sedangkan Kementerian Luar Negeri menyampaikan kepada masyarakat internasional kita menerima bantuan, kemudian menghimpun negara-negara yang ingin memberikan bantuan, setelah itu dikumpulkan para duta besarnya dan dibuat penjelasan dalam bentuk tertulis.

Transparansi dalam bantuan bencana, baik itu internasional atau bukan tetap didampingi BPKP di lapangan, sesuai perundang-undangan yang berlaku. Selesai kegiatan kami akan diaudit BPK sehingga kita bisa mengetahui secara tertib administrasi, akuntabilitasnya seperti apa, dan kita juga melaporkan bantuan internasional yang terhimpun tadi (hasil laporannya) ke tiap-tiap negara.

Sebagai negara yang rawan bencana, bagaimana BNPB melihat kesiapan masyarakat dalam menghadapi bencana?

Sebenarnya pengetahuan akan kebencanaan di masyarakat meningkat pascatsunami Aceh 2004, tetapi belum menjadi budaya. Budaya sadar bencana masyarakat Indonesia masih rendah karena tidak selalu mengkaitkan dengan ancaman yang ada.

Sosialisasi sudah banyak dilakukan, latihan, dukungan kepada BPBD memperkuat kapasitas, tetapi belum cukup karena keterbatasan dari segi anggaran maupun personel. Di satu sisi, sebenarnya pemerintah daerah yang bertanggungjawab melakukan penanganan bencana di daerahnya. Namun, dukungan pendanaan di pemda minim sekali, jadi BNPB memberikan bantuan kepada BPBD. Kami juga melihat BPBD melakukan sosialisasi, latihan, kemudian peningkatan kapasitas, pendidikan, tetapi belum semuanya karena membangun masyarakat yang tangguh dan siap menghadapi bencana itu suatu proses perjalanan yang panjang dan perlu komitmen.

Selama ini kendala yang dihadapi BNPB dalam mengedukasi kebencanaan apa saja? Bagaimana dengan kearifan lokal masyarakat suatu daerah?

Di Indonesia, harus menggabungkan antara ilmu pengetahuan dan teknologi dan kearifan lokal. Contoh ada Gunung Egon di NTT yang ingin meletus, PVMBG menaikkan statusnya menjadi siaga, masyarakat di sana disuruh mengungsi tidak mau karena kepercayaan harus mendapat mimpi tikus patih baru mau pergi mengungsi. Sementara itu, alat-alat IPTEK sudah dipasang untuk mendeteksi gunung meletus, karena itu dalam sosialisasinya kami gunakan kearifan-kearifan lokal tadi. Ketika dipadukan semuanya, masyarakat mau mengungsi.

Kalau dilihat di peta *ring of fire*, wilayah Kalimantan paling aman. Apakah memang aman atau ada potensi bencana yang belum terekspose?

Di Indonesia itu ada 13 jenis bencana, tiap daerah berbeda-beda. Kalimantan memang aman dari gempa, terutama Kalimantan Barat, Kalimantan Tengah, dan Kalimantan Selatan. Namun, rawan dengan kebakaran hutan, rawan banjir, dan rawan kekeringan. Jadi dengan ancaman yang berbeda, mitigasi bencana pun juga berbeda-beda dan disesuaikan.

Di BNPB ada petanya namanya Indeks Risiko Bencana, warnanya merah semua dan artinya setiap daerah tidak ada yang aman 100%, tapi bukan berarti tidak bisa disempati dan dikurangkan, bisa diterapati asalkan diperkuat dengan mitigasi.

Bicara penanganan bencana, mungkin kiblat yang paling baik ialah Jepang. Menurut Anda berapa lama Indonesia bisa seperti Jepang?

Masyarakat di Jepang itu disiplin, mereka dalam kehidupan sehari-hari selalu mengaitkan dengan ancaman gempa dan tsunami, misalnya bangunan rumahnya ringan, rudah siap tas siaga di mana isinya ada makanan siap saji, air minum, obat-obatan, senter, selimut untuk tiga hari. Masyarakat Jepang membangun budaya siap siaga bencana 2.000 tahun dan mereka investasikan pembangunannya untuk memitigasi gempa bumi dan tsunami.

Indonesia, masih sangat minim terkait hal itu dan kesadaran bangsa kita akan bencana baru tumbuh pascatsunami Aceh 2004. Sekarang kita melihat perkembangannya sudah cukup baik, bahkan Indonesia menerima Global Champion for Disaster Reduction, artinya pemenang tingkat dunia dalam mengurangi risiko bencana karena dinilai bagaimana negara berkembang seperti Indonesia dapat sangat cepat memiliki sistem penanggulangan bencana yang komprehensif, mulai kelembagaan, pendanaan, maupun penyelenggaraan penanggulangan bencana yang cukup lengkap. Tapi masih perlu waktu dan masyarakat kita bukan seperti masyarakat Jepang yang disiplin.

Setiap bencana dibutuhkan relawan. Kriteria apa untuk menjadi relawan? Adakah pelatihan dari BNPB kepada para relawan lapangan?

Relawan harus ada spesialisasi, harus relawan yang terlatih. Jadi tidak semberangan saat terjadi bencana para relawan berduyun-duyun datang ke lokasi. Misalnya, relawan-relawan untuk menangani bangunan runtuh harus punya keahlian, sudah pernah latihan dan tersertifikasi.

Demikian juga relawan media, mereka harus berlatar belakang pendidikan, pelatihan tentang pengobatan, apalagi jakur komunikasi maupun transportasi terbatas, maka kita ingin kalau ada relawan-relawan tadi baik dari NGO maupun organisasi masyarakat lainnya berangkat ke lokasi dengan biaya sendiri, di lapangan kalau bisa dapat mencukupi kebutuhan sendiri, jangan malah merepotkan tuan rumah.

Indonesia menyusun Rencana Nasional Penanggulangan Bencana (Renas PB) 2015-2019 yang mengacu pada Nawa Cita. Di situ dijabarkan Renas menjadi bagian dari RPJP/RPJM/RTRW bahkan rencana tahunan provinsi/kota. Bagaimana Anda melihat penerapannya sejauh ini?

Kita secara nasional, punya Rencana Nasional Penanggulangan Bencana selama 5 tahun yang diturunkan menjadi Rencana Aksi Nasional Pengurangan Resiko Bencana, di dalamnya melibatkan kementerian dan lembaga penanganan bencana, ada Basarnas, BMKG, Kemenkes, dan sebagainya. Penanganan sesuai portofolio masing-masing tidak semuanya BNPB.

Di daerah mereka memiliki Rencana Penanggulangan Bencana Daerah yang diturunkan dan melibatkan SKPD-SKPD dan saat ini sebagian besar daerah di pendakan dan mengikat dinas-dinas yang ada. Tapi belum semua daerah memilikinya, karena menyusun dokumen tersebut perlu anggaran, tenaga ahlinya juga terbatas.

Apakah teknologi-teknologi kita sudah cukup bermitigasi dalam menghadapi bencana?

Sebenarnya banyak hasil-hasil penelitian, tetapi tidak siap diproduksi massal, masih prototype. Di sini ada permasalahan antara hulu dan hilir yang menjadi tugas Kemenristekdikti karena lembaga maupun perguruan tinggi yang melakukan penelitian Iptek. Seharusnya alat-alatnya bisa menjadi tuan rumah di negeri sendiri, tapi barang impor.

Anggaran juga terbatas untuk pengadaannya masih sangat sedikit baik di BNPB, BPBD sehingga untuk memasang alat-alat tadi terbatas. Itu yang menyebabkan belum semuanya wilayah Indonesia itu terkover. (M-3)

SUTOPO PURWO NUGROHO

Tempat, tanggal lahir
Boyolali, 7 Oktober 1969

Istri: Retno Utami Yulianingsih

Anak
1. Muhammad Ivanka Rizaldy Nugroho
2. Muhammad Aufa Wikantyasa Nugroho

Pendidikan
- S-3: Program Studi Pengelolaan Sumber Daya Alam dan Lingkungan IPB Bogor (2008-2010)
- S-2: Program Studi Pengelolaan Daerah Aliran Sungai di IPB Bogor (1998-2000)
- S-1: Fakultas Geografi di UGM Yogyakarta (1989-1994)

Karier
1. Kepala Pusat Data, Informasi, dan Hubungan Masyarakat BNPB (2010-sekarang)
2. Direktur Pengurangan Risiko Bencana BNPB (2010)
3. Kepala Bidang Teknologi Mitigasi Bencana, Pusat Teknologi Pengelolaan Lahan, Wilayah, dan Mitigasi Bencana BPPT (2009-2010)

Tetap Profesional meskipun Sakit

SAAT diwawancarai oleh *Media Indonesia*, Jumat (5/10), jadwal ayah dua anak itu sangat padat. Setelah siang hari bertemu dengan Presiden Jokowi di Istana Bogor, sorenya dirinya mengelar konferensi pers rutin di kantor pusat BNPB di daerah Pramuka, Jakarta Timur, untuk menginformasikan perkiraan terkini di Palu, Donggala, dan sekitarnya. Meskipun tampak lelah, pria yang akrab disapa Pak Topo itu sangat antusias berbagi pengalaman bertemu dengan Presiden Jokowi kepada awak media, bahkan dirinya tetap profesional melayani berbagai pertanyaan awak media sore itu.

"Tadi saya bertemu Presiden di Istana Bogor. Saya senang sekali dan akan menjadi pengalaman indah yang tak terlupakan," ungkap Sutopo kepada awak media sambil menunjukkan foto-fotonya bersama Presiden Jokowi.

Sutopo menceritakan Presiden sangat mengapresiasi dirinya yang tetap profesional dalam menjalankan tugas sebagai abdi negara meskipun sedang menderita kanker paru-paru stadium 4B.

"Tadi Pak Presiden juga bilang juga baru tahu kalau saya punya kanker," imbuhnya.

Tidak hanya itu, Sutopo pun mengabadikan pertemuannya dengan RI 1 tersebut dalam sebuah vlog pribadinya. Ia menyatakan pertemuan itu menjadi kado terindah untuk ulang tahunnya yang jatuh pada 7 Oktober.

Meskipun tampak ceria dan antusias, mantan peneliti hidrologi di Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi (BPPT) tidak dapat terus-menerus menyembunyikan rasa sakitnya. Saat diwawancarai eksklusif *Media Indonesia*, pun dirinya tampak menahan rasa sakit, tetapi tetap berusaha menjawab pertanyaan dengan baik.

Peraih Outstanding Spokesperson (Humas Terbaik) dari Asosiasi Media Asing di Indonesia 2017 itu mengaku memiliki hobi menyanyi meskipun balakangan sudah jarang melakukannya karena fokus ke pengobatan penyakitnya. Sutopo mengaku menggemari lagu-lagu milik penyanyi, seperti Raisa dan Afgan. Bahkan belakangan tagar yang dicetuskan warganet, #KuisaMeerSutopo sempat menghebohkan media sosial sebagai dukungan agar Sutopo dapat bertemu dengan idolanya itu. Akhirnya pun tagar tersebut membuahkan hasil. Keduanya melakukan *video call*. (Riz/M-3)

Judul	**Sampai Kapan Kita Harus Belajar Mitigasi Bencana**	Tanggal	Senin, 8 Oktober 2018
Media	Media Indonesia (halaman 8)		
Resume	Belum kering air mata kita bersimpati kepada saudara-saudara kita di Lombok dan Sumbawa yang terkena bencana gempa bumi pada Juli-Agustus 2018.		

Sampai Kapan Kita Harus Belajar Mitigasi Bencana

Sukmandaru Prihatmoko
Ketua Umum Ikatan Ahli Geologi Indonesia (IAGI)

BELUM kering air mata kita bersimpati kepada saudara-saudara kita di Lombok dan Sumbawa yang terkena bencana gempa bumi pada Juli-Agustus 2018. Baru kemarin rasanya kita pergi ke lokasi terdampak Lombok-Sumbawa untuk membantu masyarakat setempat. Bahkan sampai sekarang pun sebagian korban masih tinggal di tenda-tenda pengungsian serta rehabilitasi dan rekonstruksi masih berlangsung.

Namun, gempa bumi lebih kuat yang diikuti tsunami dan likuifaksi masif menerjang Palu, Sigi, Donggala, dan sekitarnya pada 28 September 2018. Gempa berkekuatan 7,4 SR terjadi hari itu pukul 17.02 WIB dengan *epicenter* pada koordinat 0,18 lintang selatan (LS) dan 119,85 bujur timur (BT). Tepatnya di darat pada jarak 26 km utara Donggala dengan kedalaman 11 km (Daryono, BMKG, 2018).

Korban jiwa dan materi pun dilaporkan lebih banyak jika dibanding peristiwa Lombok-Sumbawa (masih dalam pendataan BNPB). Duka dan simpati pun mengalir kepada saudara-saudara kita di Palu, Sigi, dan Donggala. Mari kita terus menggalang bantuan untuk meringankan beban para korban dan membantu tim evakuasi/tanggap darurat menjalankan tugasnya di lapangan.

Tanpa mengurangi simpati dan rasa duka kepada para korban, baik di Palu, Sigi, Donggala, maupun Lombok-Sumbawa, kita sebagai bangsa besar perlu menata ulang pola pikir dalam menghadapi bencana kebumian. Sudah banyak kejadian bencana di Tanah Air yang disebabkan oleh fenomena geologi. Selain gempa bumi dan tsunami, ada juga letusan gunung api dan juga tanah longsor.

Sejak gempa bumi dan tsunami Aceh akhir 2004, ada lagi gempa bumi Yogyakarta, Mentawai, Pangandaran, letusan Gunung Merapi, Sinabung, dan Gunung Agung. Yang baru terjadi letusan Gunung Soputan serta Gamalama. Belum lagi peristiwa gerakan tanah (longsor) fenomenal yang terjadi beberapa tahun belakangan seperti di Banjarnegara, Trenggalek-Ponorogo, dan beberapa tempat lain di sudut negeri.

Fenomena geologi

Secara umum fenomena geologi yang berakibat bencana ini tidak terlepas dari proses geodinamika wilayah Indonesia yang sangat aktif. Wilayah Indonesia memiliki tatanan geologi yang unik dan rumit yang dihasilkan oleh interaksi 3 lempeng tektonik besar, yaitu Lempeng Eurasia di bagian barat dan barat laut, Lempeng Pasifik di bagian timur dan utara, serta Lempeng Indo-Australia di bagian selatan.

Pergerakan lempeng-lempeng tektonik tersebut berlangsung ke berbagai arah sehingga di antara keduanya dapat bergerak saling menjauh, bergesekan atau bertabrakan. Proses tektonik dan geologi itu menghasilkan konfigurasi pegunungan, cekungan dan bentuk pulau-pulau yang menyusun Indonesia saat ini.

Proses geodinamika wilayah Indonesia telah berlangsung sejak lebih dari 200 juta tahun lalu saat cikal bakal beberapa pulau dapat diidentifikasi (Hall dkk, 2014) hingga sekarang. Hasil prosesnya dapat dikatakan sebagai fakta (dikutip dari berbagai sumber) bahwa Indonesia memiliki pertama, lebih dari 18,000 km batas lempeng dengan tektonik paling aktif di dunia. Kedua, 14 busur magmatik dari yang berumur 200 juta tahun hingga yang saat ini masih aktif. Ketiga, 127 gunung api aktif dan lebih dari 300 lokasi geotermal. Keempat, 128 cekungan sediment. Kelima, mengalami gempa bumi lebih banyak jika dibanding negara lain. Keenam, kondisi geomorfologi muda dengan batuan kurang terkonsolidasi dan curah hujan tinggi yang rentan akan tanah longsor.

Tatanan tektonik, geologi dan proses geodinamikanya itu menjadikan Indonesia sebagai negara yang kaya akan sumber daya kebumian berupa sumber daya mineral dan energi (minyak, gas, batu bara, dan geotermal). Namun, di sisi lain, juga menyebabkan Indonesia berpotensi tinggi terhadap bencana kebumian, seperti gempa bumi, tsunami, letusan gunung api, dan tanah longsor.

Identifikasi dan eksplorasi terhadap potensi 'bencana' kebumian sudah banyak dilakukan, berdampingan dengan eksplorasi di sisi potensi 'sumber daya'-nya oleh berbagai pihak, baik dari pemerintah (seperti Badan Geologi, BMKG, LIPI, BPPT, pengurusan tinggi) maupun nonpemerintah (seperti asosiasi profesi, LSM dan pihak swasta lain).

Gempa bumi yang diikuti dengan tsunami dan likuifaksi di Palu, Sigi, Donggala seperti dinilai oleh para ahli disebabkan utamanya oleh pergerakan Sesar Palu-Koro pada segmen bagian utara Palu.

Seperti sudah diketahui, Sesar Palu Koro ialah sesar mendatar (*strike slip fault*) yang membelah Pulau Sulawesi melalui jalur berarah relatif utara-selatan dari Kota Palu ke selatan mendekati Teluk Bone dan berbelok menyambung dengan Sesar Matano ke arah timur melewati area sekitar Danau Matano/Sorowako.

Di bagian utara Kota Palu, sesar ini menanjang ke utara melalui Teluk Palu menyeberang Selat Makassar dan diperkirakan bertemu dengan palung Sulawesi Utara. Sesar ini secara umum bergerak mengiri (sinistral), yakni blok bagian barat bergerak relatif ke arah selatan.

Menurut kajian peneliti LIPI, Mudrik Daryono (anggota tim Ekspedisi Palu Koro, IAGI-Skala-ACT), sesar Palu Koro di daratan Sulawesi memperlihatkan paling tidak empat segmentasi, yaitu segmen Palu, Saluki, Moa, dan Melo dengan total panjang sekitar 150 km.

Di bagian laut (di utara Kota Palu), sesar ini belum banyak diteliti secara detail, tetapi secara regional sudah dipetakan memanjang ke utara menyeberang Selat Makassar (Hamilton, 1979). Epicenter gempa M7,4 tanggal 28 September lalu tidak tepat berlokasi pada garis Sesar Palu Koro-nya, tapi berada di sebelah timurnya sekitar 30 km. Oleh karena itu, muncul interpretasi bahwa gempa tersebut disebabkan oleh bergeraknya cabang/splay dari Sesar Palu Koro (Sotiris, 2018).

Selain tentang sumber gempa, tsunami yang terjadi 8 menit setelah gempa juga merupakan fenomena unik (tidak biasa). Apalagi, Sesar Palu Koro adalah merupakan sesar mendatar yang pada umumnya tidak menimbulkan tsunami. Para ahli sedang mendiskusikannya dan ada beberapa prediksi penyebab tsunami.

Prediksi yang dominan diacu saat ini ialah adanya longsoran tebing bawah laut yang dipicu oleh getaran gempa dan menimbulkan tsunami. Prediksi ini didukung oleh fakta bahwa morfologi bawah laut Teluk Palu sangat terjal, bahkan tidak terdalam mencapai 700 m di bawah muka laut. Prediksi itu memerlukan pembuktian, dan yang paling mudah ialah melalui survei batimetri untuk mengetahui konfisi permukaan dasar laut terkini sebagai dasar interpretasi.

Likuifaksi masif yang terjadi mengikuti gempa dan menenggelamkan serta menyerek rumah-rumah dan bangunan infrastruktur di beberapa bagian Kota Palu merupakan fenomena yang perlu mendapat kajian khusus, terutama bagaimana bagian-bagian kota yang sudah diketahui berpotensi likuifaksi harus direhabilitasi dan direkonstruksi.

Meningkatkan manajemen mitigasi kebencanaan nasional

Seperti halnya bencana kebumian yang lain, selalu saja ada hal baru untuk dipelajari. Dari sisi keilmuan (geologi) jelas sekali banyak fenomena baru bermunculan dan bisa menjadi rujukan pengembangan ilmu. Namun, yang lebih penting lagi ialah bagaimana pengetahuan baru tentang gempa ini bisa dimanfaatkan untuk meningkatkan manajemen mitigasi kebencanaan nasional.

Pelajaran demi pelajaran sudah kita petik dari berbagai peristiwa bencana kebumian Tanah Air. Pola kejadiannya boleh dikata selalu berulang dan sama, yaitu setelah terjadi bencana, kita sibuk (panik), kajian dan diskusi teknis bermunculan bahkan memanas. Kemudian kesimpulan diambil, serta usulan dan rekomendasi diberikan. Setelah itu, minim (tidak ada) tindak lanjutnya. Sampai kapan kita akan mengulang ritual seperti ini tanpa (hanya sedikit) aksi riil yang dilakukan?

Kalau diperhatikan dengan saksama, selama ini kita sebenarnya sudah menyiapkan banyak hal terkait dengan kebencanaan. Kita sudah punya para ahli geologi/grosains dan ahli kebencanaan baik yang bernaung di bawah instansi pemerintah (Badan Geologi, BMKG, BNPB, LIPI dll) maupun di organisasi non-pemerintah (asosiasi profesi, LSM dll).

Kita juga sudah punya bahan pengetahuan tentang zona-zona potensi bahaya aktif (jalur sesar/struktur geologi, gunung api, zona rawan longsor dll) dan strategi mitigasi termasuk prosedur evakuasi jika terjadi bencana. Riset-riset ilmiah kebumian yang dapat dikaitkan dengan potensi bencana juga sudah banyak dilakukan.

Namun, terasa dan tampak bahwa kita masih dan terus saja gagap menghadapi bencana kebumian, terutama sekali di sisi masyarakat terdampak yang selalu panik dan kebingungan setiap kali terjadi bencana. Ini menunjukkan pertanda jelas bahwa bahan dan materi pengetahuan yang sudah disiapkan tidak tersampaikan ke masyarakat. Dalam arti lain, tugas penyampaian/sosialisasi tentang mitigasi bencana ini tidak jalan. Padahal, seandainya tersampaikan dengan baik dan dapat diikuti oleh masyarakat semestinya akan dapat mengurangi jumlah korban di daerah bencana.

Siap menghadapi bencana

Ada tiga hal utama yang mestinya dapat dilakukan untuk lebih mengugah kesadaran kita semua tentang potensi bencana kebumian dan bagaimana memitigasinya. Pertama, sosialisasi dan edukasi sadar bencana harus dilakukan secara masif dan melalui program nasional yang terstruktur (Negara Sadar Bencana, Adi Maulana, 2018).

Program sosialisasi dan edukasi ini perlu dilakukan di segala lapisan masyarakat dan di segala umur. Praktik lapangannya akan lebih efektif dilakukan melalui sekolah-sekolah dari tingkat SD sampai SMA, lebih utama seandainya program ini dapat masuk ke kurikulum pendidikan.

Materi/muatan edukasi yang berisi pengenalan tentang potensi bahaya lokal perlu ditekankan di daerah masing-masing (tingkat Kabupaten/kota dan provinsi). Latihan-latihan (drill) evakuasi harus dilakukan secara rutin/periodik dan serius baik melalui sekolah, kantor/taruna, maupun desa/kelurahan.

Pendekatan kedua yang perlu dilakukan paralel dengan pendekatan pertama ialah penyiapan infrastruktur pendukung menghadapi bencana kebumian di daerah dengan kategori rawan. Sebagian dari upaya ini sudah dilakukan oleh pemerintah (BNPB/BPBD) seperti penyiapan jalur evakuasi, penyiapan alat-alat pendukung dalam keadaan darurat, seperti sumber listrik cadangan (genset), alat komunikasi (telepon satelit), opsi-opsi lokasi pengungsian yang aman dan posko darurat, dll. Tidak kalah penting ialah pemeliharaan sarana dan prasarana pendukung ini yang sering diabaikan terutama pada situasi aman (tidak ada bencana).

Pendekatan Ketiga ialah melalui penegakan hukum (*law enforcement*) atas pelanggaran-pelanggaran terhadap regulasi terkait dengan mitigasi bencana. Penerapan Kode Bangunan (*building codes*)/SNI harus dilaksanakan secara ketat untuk pembangunan infrastruktur di daerah rawan bencana. IMB (izin mendirikan bangunan) perlu dimodifikasi persyaratannya dengan implementasi yang konsisten.

Langkah-langkah/pendekatan di atas tentunya akan berjalan baik dengan dukungan dan koordinasi semua pihak, terutama pemerintah pemegang otoritas. Program ini akan melibatkan banyak instansi pemerintah di antaranya Kementerian Pendidikan Nasional, Kementerian Dalam Negeri, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Kementerian Energidan Sumberdaya Mineral, Pemprov, Pemkab/ Pemkot dll.

Semua pimpinan di setiap level diharapkan memiliki kesadaran dan pengetahuan tentang bencana yang tinggi di daerah masing-masing. Itu dapat menentukan kebijakan berdasar faktor kebencanaan di daerahnya.

Suatu saat nanti idealnya pada saat kita mengajungi suatu daerah, di bandara atau di gerbang batas kota, kita disambut dengan tulisan 'Selamat Datang di Kota A, Anda Berada di Kawasan Rawan Gempa dan Tsunami, Tetap Waspada dalam Menikmati Wisata dan Kuliner', yang mandudukan warga kota tersebut siap menghadapi bencana.